



OACI

**NACC/DCA**

Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe

## **PROGRAMA SISTÉMICO DE ASISTENCIA (SAP) DE LA OFICINA REGIONAL NACC DE LA OACI**

### **Julio Siu**

*Director Regional Adjunto, Oficina Regional NACC de la OACI*



Tercera Reunión Regional para los Coordinadores Nacionales de Supervisión Continua (NCCM)  
Ciudad de México, México, 13 – 15 de noviembre de 2018



## ✈ ¿Qué es la Campaña de la OACI NCLB?

Es la respuesta de la OACI a demasiados Estados que no alcanzaban los niveles esperados de Implementación Efectiva de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.

[www.icao.int/about-icao/NCLB/Page](http://www.icao.int/about-icao/NCLB/Page)

## ✈ ¿Cuál es la respuesta de la Oficina Regional NACC a la Campaña NCLB?

La implementación del Programa Sistémico de Asistencia (SAP) de la Oficina NACC.



Estamos trabajando con ahínco para garantizar que

# NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS

en materia de normas mundiales de aviación

Porque todos los Estados miembros de la OACI deberían tener acceso a los beneficios que se derivan de servicios de transporte aéreo seguros y fiables

## ✈ ¿Qué es la Programa Sistémico de Asistencia?

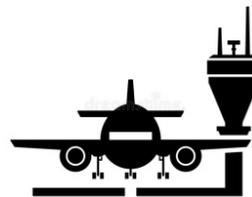
Es la estrategia de la Oficina Regional NACC que abarca las áreas principales de trabajo con el fin de asegurar los resultados esperados y el cumplimiento con las SARPS dentro de las Regiones NAM/CAR.



**Seguridad Operacional**



**Servicios de Navegación Aérea**



**Certificación de Aeródromos**



**Seguridad de la Aviación**



## ✈ Elementos Principales del Programa Sistémico de Asistencia

Inició en febrero de 2015 como respuesta a la Campaña NCLB de la OACI

Asistir a los Estados en la implementación de las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) de la OACI

Promueve también los esfuerzos de la OACI en la resolución de las Preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC)

Permite a los Estados beneficiarse de las contribuciones socio-económicas de un transporte aéreo seguro y fiable



# 4 Fases del Programa Sistémico de Asistencia NACC

<p><b>Compromiso Político</b></p> <p><b>Completado/ En proceso</b></p> <p><b>I</b></p>	<p><b>Recopilación y análisis de datos</b></p> <p><b>100% de los Estados</b></p> <p><b>II</b></p>	<p><b>Desarrollo conjunto Estado/OACI del Plan de Acción</b></p> <p><b>100% de los Estados*</b></p> <p><b>III</b></p>	<p><b>Implementación y monitoreo</b></p> <p><b>Objetivo 2018: 100% de los Estados</b></p> <p><b>IV</b></p>	<p><b>Seguimiento y sostenibilidad</b></p> <p><b>Objetivo 2019: 100% de los Estados</b></p> <p><b>V</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✈ Establecer una estrategia para implementar la iniciativa NCLB</li> <li>✈ Contactar al Gobierno de Alto Nivel (Nivel ministerial)</li> <li>✈ Cambio de paradigma en la metodología de asistencia (enfoque más personalizado) e involucramiento directo a nivel técnico</li> <li>✈ Enfoque de solución de sistemas (enfoque de la causa de raíz)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✈ Analizar todos los datos de la OACI disponibles sobre las deficiencias de cada Estado NACC</li> <li>✈ Notificar al Estado sus deficiencias y su estado de cumplimiento</li> <li>✈ Comunicación mutua para acuerdos (Teleconferencias técnicas)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✈ Visitas Multidisciplinarias NCLB de la OACI o de Alto Nivel – algunos Estados no necesitaron una visita</li> <li>✈ Desarrollo en conjunto de un plan de implementación de acción             <ul style="list-style-type: none"> <li>✈ ¿Quién?</li> <li>✈ ¿Qué?</li> <li>✈ ¿Cuándo?</li> </ul> </li> <li>✈ Acuerdo de prioridades del Plan de Acción del Estado a nivel de Director General y Regional</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✈ Teleconferencia mensual entre los equipos técnicos de la Oficina NACC y AAC</li> <li>✈ Videoconferencia trimestral para informar a RD y DG/Ministro</li> <li>✈ Informe anual de avance de la implementación</li> <li>✈ Revisión continua y ajuste del plan de acción con base en los resultados de la auditoría</li> <li>✈ RD logra compromiso de instituciones financieras</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✈ Continuidad de la Fase IV</li> <li>✈ Priorización de SSP, SMS y SeMS en los Planes de Acción</li> <li>✈ Rastreo de la fortaleza institucional de las AA</li> <li>✈ Mayor énfasis en la voluntad y el compromiso políticos</li> <li>✈ Establecer el transporte aéreo en las agendas políticas de los Estados</li> <li>✈ Involucrar a la OACI en reuniones regionales de alto nivel</li> </ul>

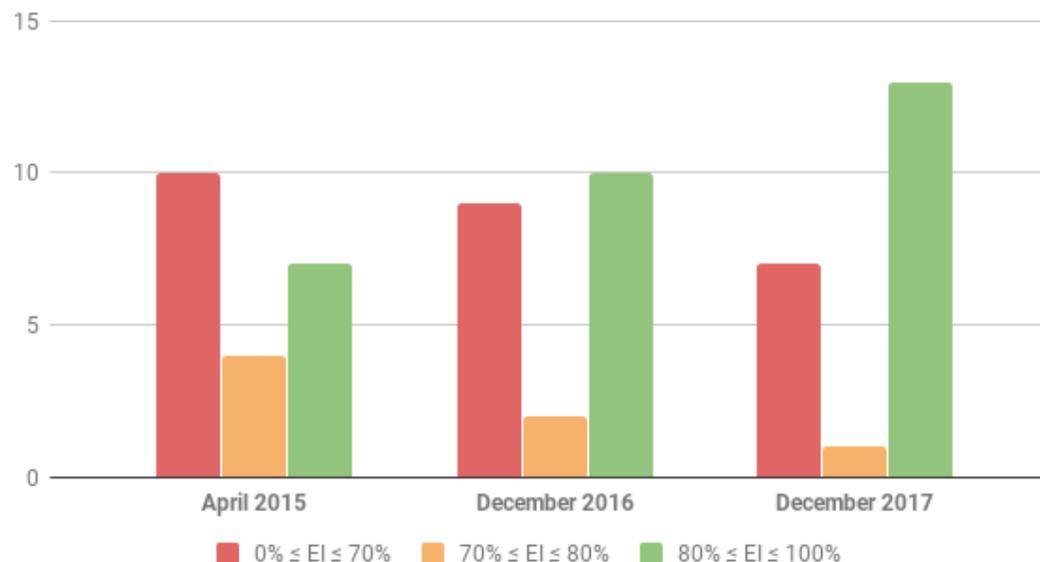


Retos de áreas principales de deficiencias y Elementos Críticos (CE): **AGA (CE-6), ANS (CE-4) y AIG (CE-5)**

USOAP EI(%)		States	% Total
April 2015	0% ≤ EI ≤ 70%	10	47.62%
	70% ≤ EI ≤ 80%	4	19.05%
	80% ≤ EI ≤ 100%	7	33.33%
December 2016	0% ≤ EI ≤ 70%	9	42.86%
	70% ≤ EI ≤ 80%	2	9.52%
	80% ≤ EI ≤ 100%	10	47.62%
December 2017	0% ≤ EI ≤ 70%	7	33.33%
	70% ≤ EI ≤ 80%	1	4.76%
	80% ≤ EI ≤ 100%	13	61.90%

Después del SAP NACC, el número de Estados con EI ≥ 80% casi se duplicó

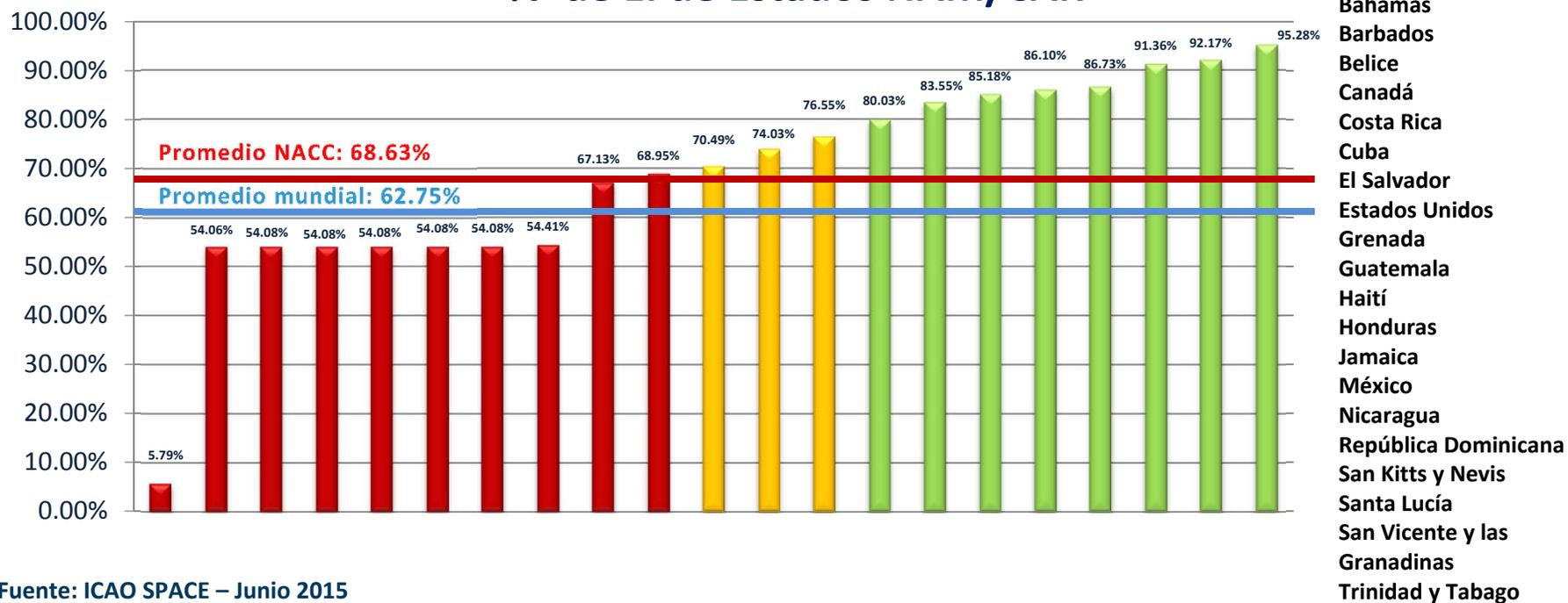
USOAP Effective Implementation (%) in NAM/CAR





# Estado de la Implementación Efectiva (EI) USOAP - 2015

## % de EI de Estados NAM/CAR

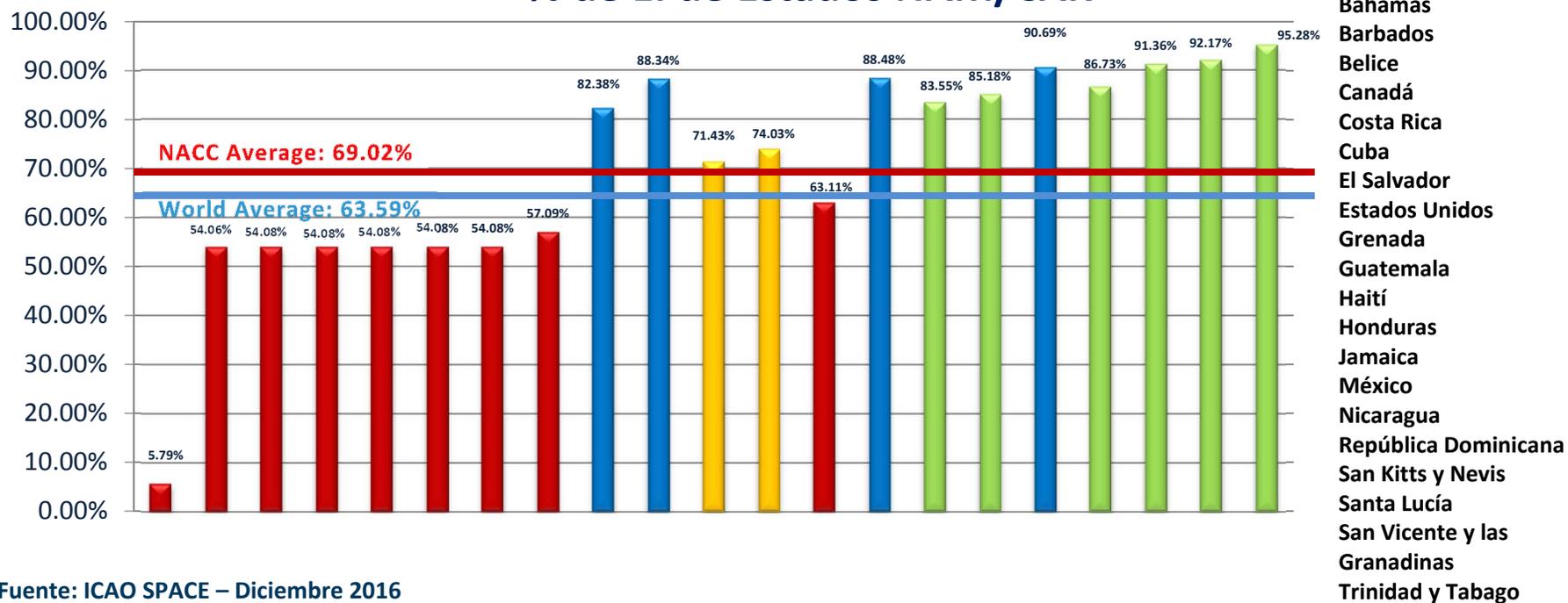


Fuente: ICAO SPACE – Junio 2015



# Estado de la Implementación Efectiva (EI) USOAP - 2016

## % de EI de Estados NAM/CAR

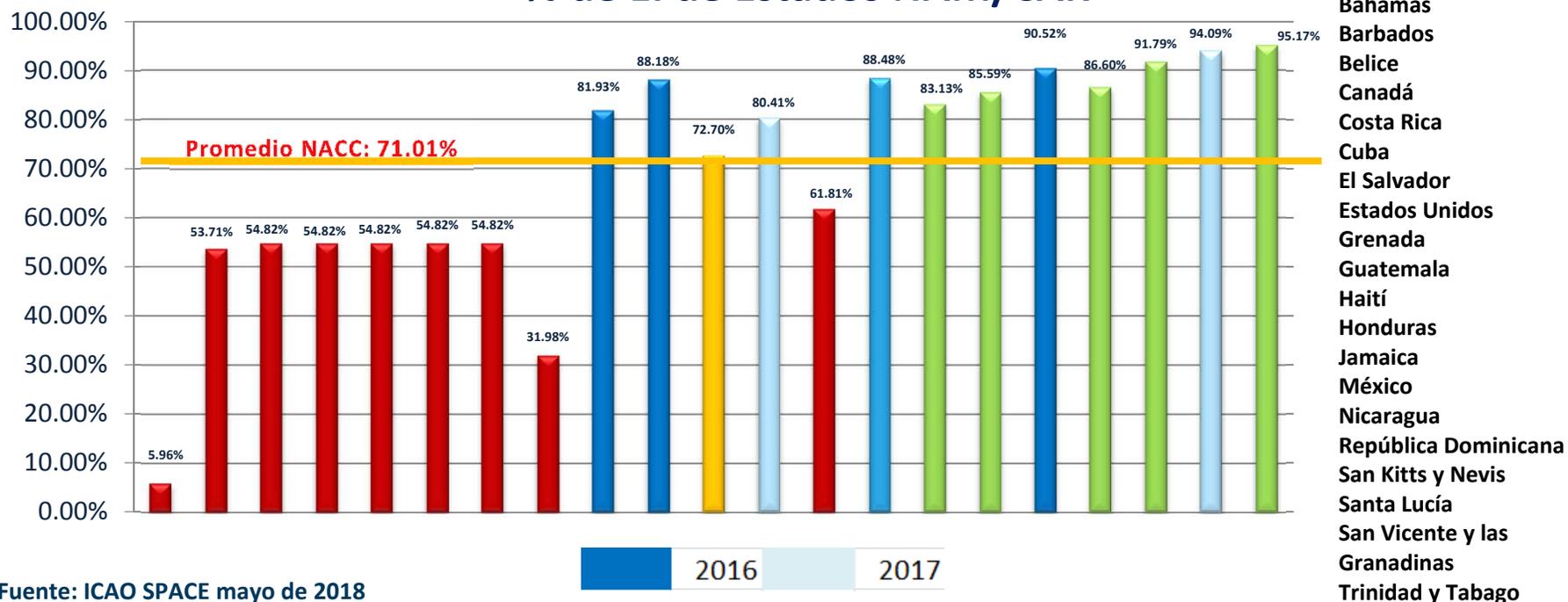


Fuente: ICAO SPACE – Diciembre 2016



# Estado de la Implementación Efectiva (EI) USOAP - 2017

## % de EI de Estados NAM/CAR

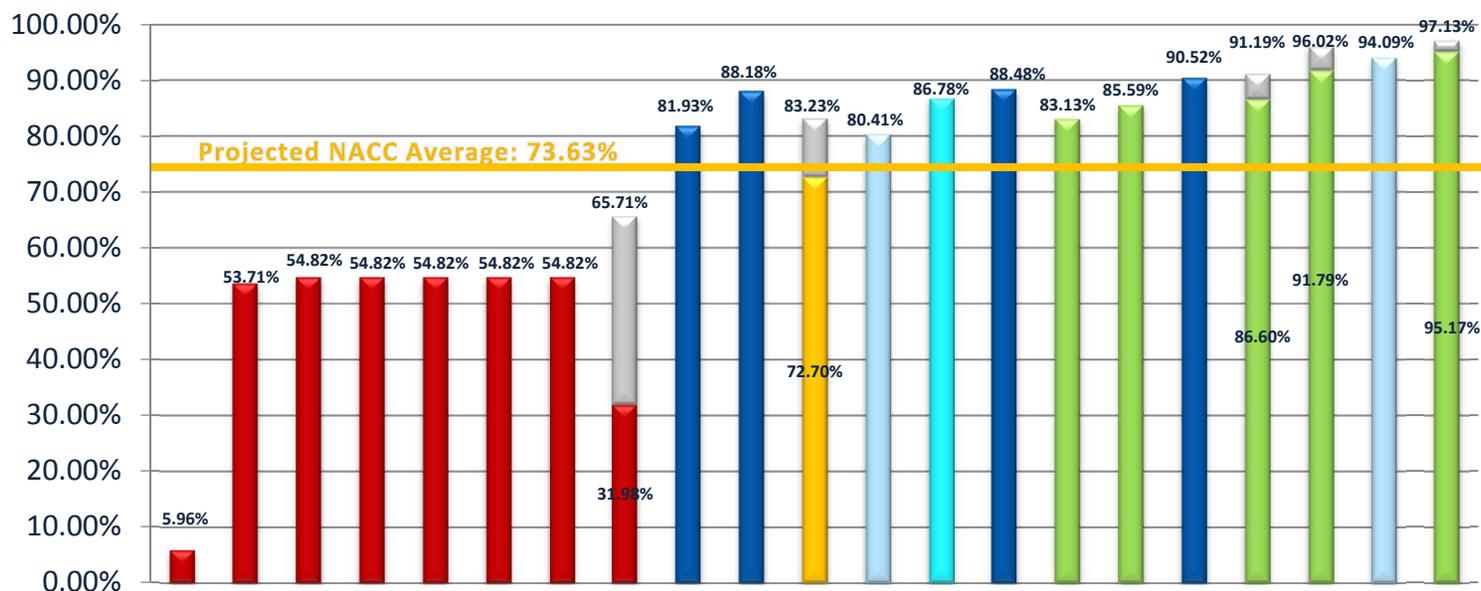


Fuente: ICAO SPACE mayo de 2018



# Estado de Implementación Efectiva (EI) USOAP – Proyección Fin de 2018

## % de EI de Estados NAM/CAR



- Antigua y Barbuda
- Bahamas
- Barbados
- Belize
- Canadá
- Costa Rica
- Cuba
- El Salvador
- Estados Unidos
- Grenada
- Guatemala
- Haití
- Honduras
- Jamaica
- México
- Nicaragua
- República Dominicana
- San Kitts y Nevis
- Santa Lucía
- San Vicente y las Granadinas
- Trinidad y Tabago

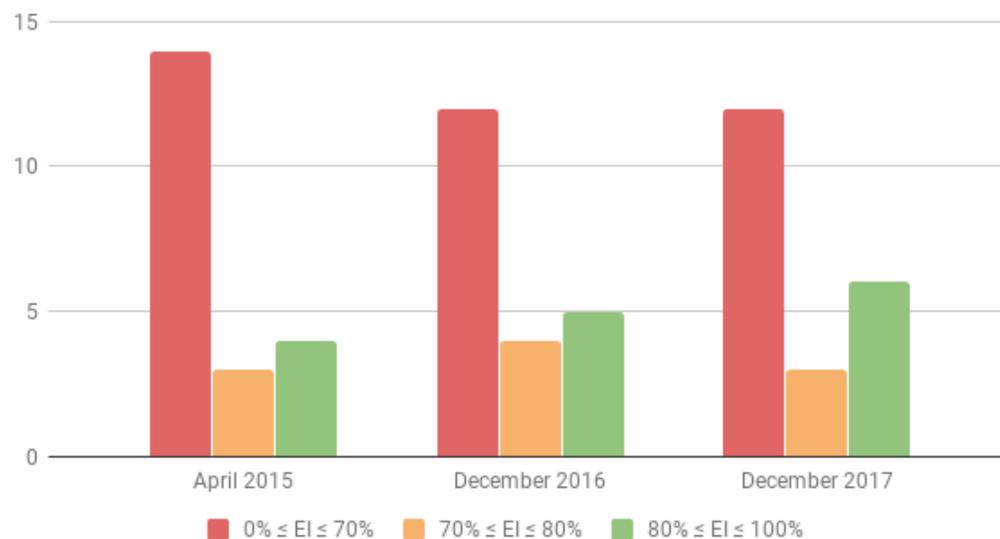
Source: ICAO SPACE – julio de 2018





USAP EI(%)		States	% Total
April 2015	0% ≤ EI ≤ 70%	14	66.67%
	70% ≤ EI ≤ 80%	3	14.29%
	80% ≤ EI ≤ 100%	4	19.05%
December 2016	0% ≤ EI ≤ 70%	12	57.14%
	70% ≤ EI ≤ 80%	4	19.05%
	80% ≤ EI ≤ 100%	5	23.81%
December 2017	0% ≤ EI ≤ 70%	12	57.14%
	70% ≤ EI ≤ 80%	3	14.29%
	80% ≤ EI ≤ 100%	6	28.57%

USAP Effective Implementation (%) in NAM/CAR



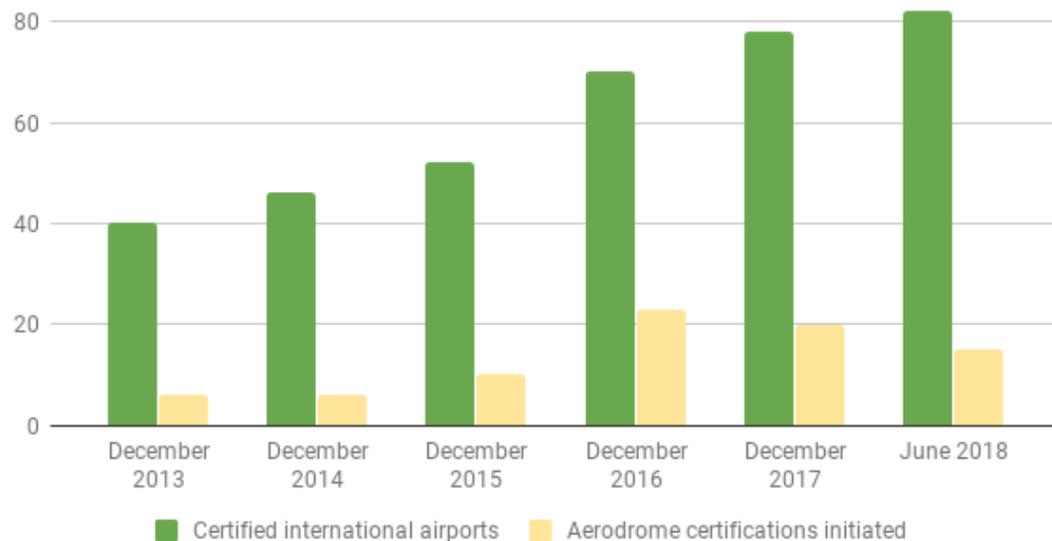
USAP NACC EI anterior a NACC SAP = **60.68%**  
 USAP NACC EI posterior a NACC SAP = **74.22%**

5 auditorías **USAP-CMA** están programadas para 2018 y los resultados aún no están disponibles. Sin embargo, **7 Estados** de las Regiones NAM/CAR aún no han recibido auditoría USAP.

Los Estados que recibieron una auditoría USAP-CMA mejoraron en promedio un 13.56% con respecto a resultados de auditorías previas.



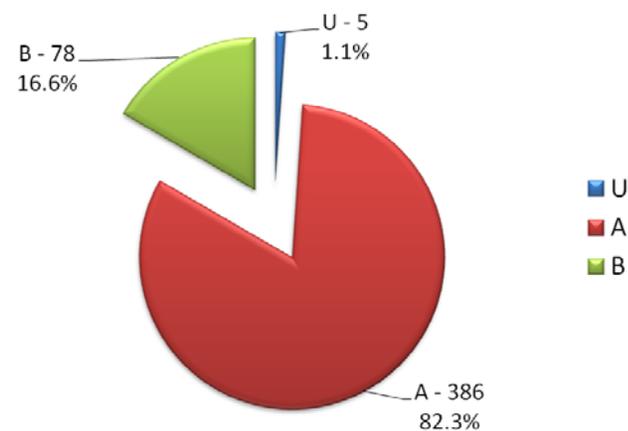
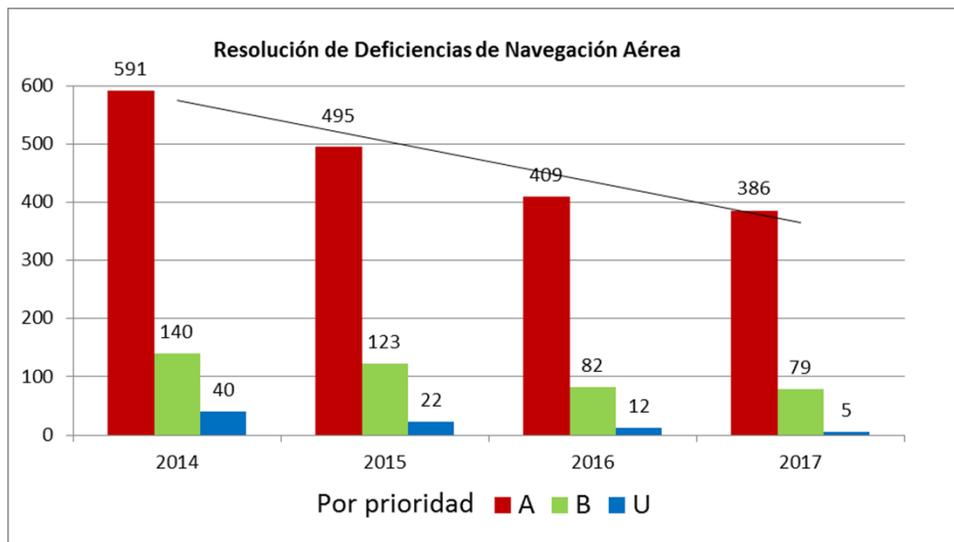
### Aerodrome Certification in NAM/CAR



Aerodrome certification	Declared international airports	Certified international airports	Aerodrome certifications initiated
December 2013	151	40	6
December 2014	154	46	6
December 2015	154	52	10
December 2016	154	70	23
December 2017	150	78	20
June 2018	150	82	15



## Resolución de Deficiencias de Navegación Aérea



Total: 469 deficiencias

Mecanismo GANDD bajo revisión de la Presidencia/Secretaría del GREPECAS



## Nivel de Performance – Año anterior en rojo

**Se proyecta que los Estados del Caribe pendientes (EI  $\leq$  80%) tengan grandes avances en 2018**

- La devastadora temporada de huracanes retrasó las acciones de asistencia y los resultados proyectados se posponen al menos un año.

**Resolución del SSC y el SSeC**

- 1 SSC y 1 SSeC abiertos
- Mitigación restringida implementada en ambos
- SSC mitigada con restricciones al operador
- Medidas para reducir el impacto del SSeC en un 90%

**Desarrollo e Implementación de AIG que fue proyectado a formalizarse en 2017**

- Trabajando con Centroamérica para el lanzamiento de Grupo Regional de Investigación de Accidentes Aéreos (GRIAA)
- Coordinación con TSB y otros para actividades comunes de asistencia en AIG
- Cursos de instrucción de ECCAIRS y AIG en proceso con la DGAC de México
- Contratación por la OACI de un experto en AIG: en proceso
- Planeación del nuevo RAIO C



## Nivel de Performance – Año anterior en rojo

### Creación de una Asociación Regional de Centros de Instrucción NAM/CAR

- Declaración de Intención sobre la Colaboración Regional en Instrucción
- MoU firmado durante la Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG/4) del 6 al 8 de junio de 2018

### Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) y Búsqueda y salvamento (SAR) han sido menores a lo que se había

- Avance más lento del esperado en ATFM y SAR
- Reuniones ATFM y SAR programadas para 2018

### Enfoque en proporcionar mayor apoyo a los Territorios

- No hay suficientes recursos para asistir apropiadamente a los Territorios NAM/CAR



# Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica (RASG-PA)

## Objetivo

Atiende temas de seguridad operacional desde una perspectiva regional

Punto focal para mitigar los riesgos a nivel regional

Emplea una metodología de análisis de riesgos consistente con requerimientos del Anexo 19/ SMS

Proporciona mejoras medibles de seguridad operacional

## Beneficios

Programas conjuntos Estado/Industria de seguridad operacional que reducen la redundancia y ahorran recursos escasos

Los resultados de RASG-PA pueden utilizarse para mejorar los programas/estrategias del Estado en seguridad operacional

Fortalece asociaciones regionales

Proporciona a los Estados análisis de datos de seguridad operacional en tiempo real

Promueve el uso de Equipos de seguridad operacional de la aviación civil comercial (CAST) por el Estado

## Líneas de Acción para la Mejora

- a) Esquema de comunicación
- b) Mejora del sitio web
- c) Enfoque de Gestión de Proyectos
- d) Visibilidad de resultados entregables



# GASP Objetivos y Líneas de Tiempo

Effective safety oversight	SSP implementation	Predictive risk management
RASGs and other fora: mechanisms for sharing of safety information	RASGs: mature regional monitoring and safety management programmes	
States with EI > 60%: SSP implementation	All States: SSP implementation	All States: implement advanced safety oversight systems, including predictive risk management
All States: achieve 60% EI of CEs		
2017 (near term)	2022 (mid term)	2028 (long term)



# Vigilancia Efectiva de la Seguridad Operacional: Regiones NAM/ CAR

## NACC Systemic Assistance Programme (SAP)

Political Commitment	Data Gathering and Analysis	Joint State/ICAO Action Plan Development	Implementation and Monitoring	Follow-up and Sustainability
Completed/ On-going <b>I</b>	100% of States <b>II</b>	100% of States <b>III</b>	2018 Objective: 100% of States <b>IV</b>	2019 Objective: 100% of States <b>V</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Establish strategy to implement NCLB initiative</li> <li>High Level Government Outreach (Ministerial Level)</li> <li>Paradigm shift in assistance methodology (more hand-holding), direct engagement at the technical level</li> <li>Root cause approach</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analyse all available ICAO data on deficiencies of each NACC State</li> <li>Notify the State of its deficiencies and compliance status</li> <li>Mutual communication for agreement (Technical teleconferences)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Multidisciplinary or High Level visits – some States did not need a visit</li> <li>Develop joint action implementation plan                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Who?</li> <li>What?</li> <li>When?</li> </ul> </li> <li>Agreement of State Action Plan priorities at General and Regional Director level</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Monthly teleconference NACC &amp; CAA technical teams</li> <li>Quarterly Videoconference Brief to Regional Director &amp; DG/Minister</li> <li>Annual implementation progress review</li> <li>Continuous adjustment of action plan based on audit results</li> <li>RD seeks engagement of financial institutions</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Continuity of Phase IV</li> <li>Prioritization of SSP, SMS and SeMS in Action Plans</li> <li>Tracking of AAs institutional strength</li> <li>Greater emphasis in political will and commitment</li> <li>Set air transport in the political agenda of the States</li> <li>ICAO involvement in high level regional meetings</li> </ul>

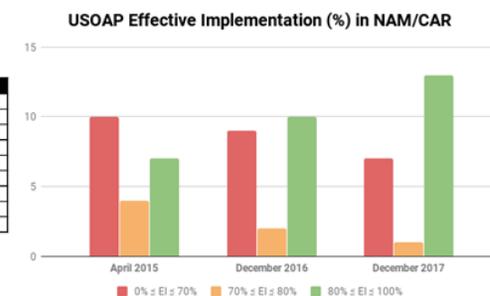
<https://www.icao.int/NACC/Pages/nacc-nclb.aspx>



Major deficient areas and Critical Element (CE) challenges: AGA (CE-6), ANS (CE-4) and AIG (CE-5)

USOAP EI (%)	States	% Total
0% ≤ EI ≤ 70%	10	47.62%
70% ≤ EI ≤ 80%	4	19.05%
80% ≤ EI ≤ 100%	7	33.33%
0% ≤ EI ≤ 70%	9	42.86%
70% ≤ EI ≤ 80%	2	9.52%
80% ≤ EI ≤ 100%	10	47.62%
0% ≤ EI ≤ 70%	7	33.33%
70% ≤ EI ≤ 80%	1	4.76%
80% ≤ EI ≤ 100%	13	61.90%

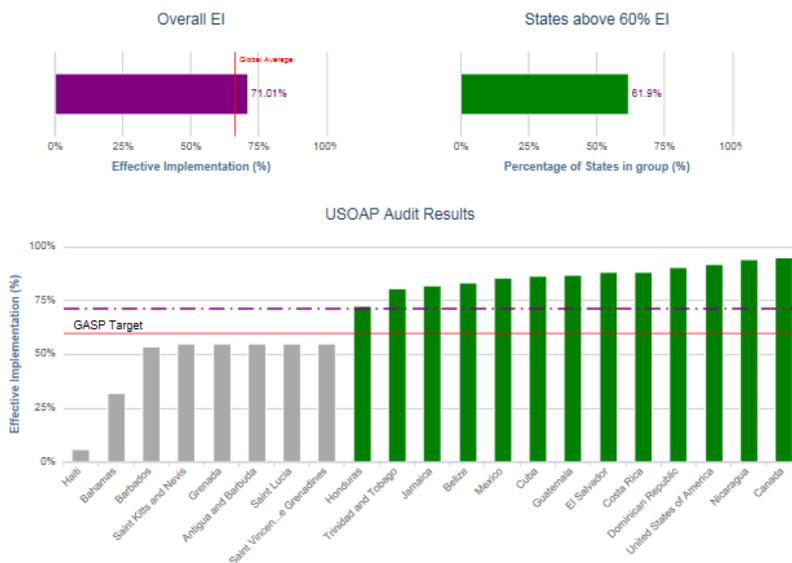
After NACC SAP, the number of States with an EI ≥ 80% almost doubled



- Planes de Acción personalizados al Estado
- Fortalecimiento de RSOOs: ACSA, CASSOS
- Iniciativa de Estado Campeón

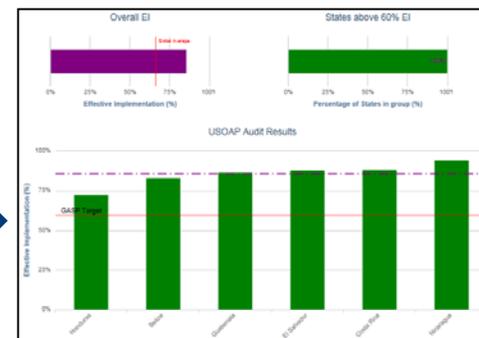


# Implementación Efectiva USOAP NACC



## Metas 2018-2019 :

- Todos los Estados de Centroamérica con EI por encima de 80%
- Haiti – Resolución SSC
- Meta: Mejora de los Estados del Caribe

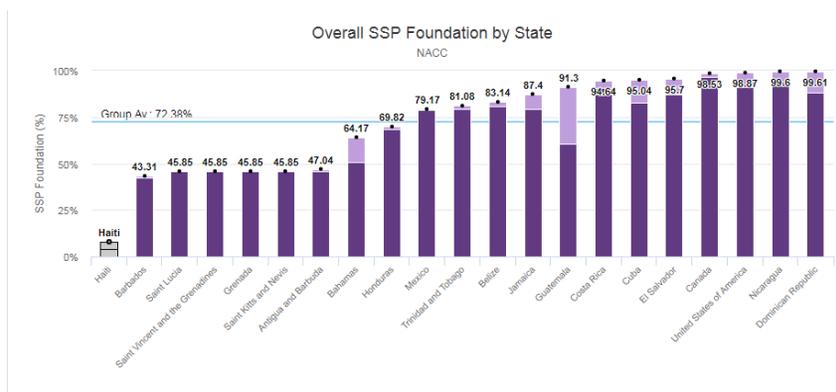


Proyectos de TC específicos y apoyo de Estados Campeón

- Apoyo a Bahamas
- Trabajo con Barbados
- Reto: Estados OECS



# NACC Estrategia Regional de Implementación SSP



- ✦ **Tier 1:** Estados con un índice general de bases SSP (SSP Foundation Index) > 95%: completar la implementación del SSP a más tardar en 2020;
- ✦ **Tier 2:** Estados con un índice general de bases SSP > 85%: completar la implementación del SSP a más tardar en 2021;
- ✦ **Tier 3:** Estados con un índice general de bases SSP > 75%: completar la implementación del SSP a más tardar en 2022;
- ✦ **Tier 4:** Estados con un índice general de bases SSP > 60%: completar la implementación del SSP a más tardar en 2023;

- Acuerdo de un Plan de Acción y un compromiso en la asistencia e implementación
- Estados NAM/CAR que hayan completado cualquier fase de la implementación SSP pueden ser considerados como Estados Campeones para apoyar a otros Estados en la implementación de las fases o componentes que ya fueron implementados



## GASP 2020 – 2022 el camino hacia adelante

### Objetivos, metas e indicadores

- Alcanzar una reducción continua de los riesgos de seguridad operacional
- **Fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados**
- Implementar Programas de Seguridad Operacional de los Estados (SSP) eficientes
- **Aumentar la colaboración a nivel regional**
- Expandir el uso de programas de la industria
- Asegurar que la apropiada infraestructura está disponible para apoyar las operaciones seguras



## GASP 2020 – 2022 El camino hacia adelante

ICAO Aspirational Safety Goal "Zero fatalities by 2030 and beyond"		
Goal	Target	Indicators
Goal 1: Achieve a continuous reduction of operational safety risks	1.1 Maintain a decreasing trend of global accident rate	<ul style="list-style-type: none"> <li>Number of accidents</li> <li>Number of accidents per million departures (accident rate)</li> <li>Number of fatal accidents</li> <li>Number of fatal accidents per million departures (fatal accident rate)</li> <li>Number of fatalities</li> <li>Number of fatalities per passengers carried (fatality rate)</li> <li>% of occurrences related to high risk categories (HRCs)</li> </ul>
Goal 2: Strengthen States' safety oversight capabilities	2.1 All States to improve their score for the effective implementation (EI) of the critical elements (CEs) of the State's safety oversight system (with focus on priority PQs) as follows: By 2022 – 75% By 2026 – 85% By 2030 – 95%	<ul style="list-style-type: none"> <li>Overall global EI score</li> <li>Overall EI score per State</li> <li>Overall regional EI score</li> <li>Number of States that met the EI score as per the timelines</li> <li>Number of States that have fully implemented the priority PQs related to a safety oversight system</li> <li>% of priority PQs implemented by a State</li> <li>% of each priority PQs implemented globally</li> <li>Number of States timely updating the filing of differences</li> <li>% of required CAPs submitted by States (using OLF)</li> <li>% of completed CAP per State (using OLF)</li> </ul>
	2.2 By 2022, all States to reach a positive safety oversight margin, in all categories	<ul style="list-style-type: none"> <li>Number of States maintaining a positive safety oversight margin in all categories</li> <li>% of States maintaining a positive safety oversight margin in all categories</li> <li>% of each category with positive safety oversight margin globally</li> <li>Safety oversight margin per State, per category</li> </ul>
Goal 3: Implement effective State safety programmes (SSPs)	3.1 By 2022, all States to implement the foundation of an SSP	<ul style="list-style-type: none"> <li>Number of States having implemented the foundation of an SSP</li> <li>% of each subject area implemented globally</li> <li>% of satisfactory SSP foundational PQs</li> <li>% of required CAPs related to the SSP foundational PQs submitted by States (using OLF)</li> <li>% of required CAPs related to the SSP foundational PQs completed per State (using OLF)</li> </ul>
	3.2 By 2025, all States to implement an effective SSP, as appropriate to their aviation system complexity	<ul style="list-style-type: none"> <li>Number of States having implemented an effective SSP</li> <li>Level of maturity achieved in Annex 19 PQs, per State</li> <li>Number of States that require applicable service providers under their authority to implement an SMS</li> <li>Number of States that have implemented a</li> </ul>

Goal	Target	Indicators
Goal 4: Increase collaboration at the regional level	4.1 By 2020, States that need support in categories with safety oversight margins below zero, to use a regional safety oversight mechanism another State or other safety oversight organization's ICAO-recognized functions	<ul style="list-style-type: none"> <li>Number of States requiring assistance/support</li> <li>Number of States actively seeking assistance</li> <li>Number of States that received assistance</li> <li>Number of States offering assistance</li> </ul>
	4.2 By 2022, all States to contribute information on safety risks, including SSP safety performance indicators (SPIs), to their respective regional aviation safety group (RASGs)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Number of States contributing information on safety risks to RASGs</li> <li>Number of States that are sharing their SSP SPIs with RASGs</li> <li>Number of States forwarding information on safety matters to States, RASGs or other stakeholders</li> </ul>
	4.3 By 2022, all States with a positive safety oversight margin, and an effective SSP, to actively lead RASGs' safety risk management activities	<ul style="list-style-type: none"> <li>Number of States, with a positive safety oversight margin, and an effective SSP, leading RASGs' safety risk management activities</li> <li>Number of RASGs that have a regional aviation safety plan</li> </ul>
Goal 5: Expand the use of industry programmes	5.1 By 2020, all service providers to use globally harmonized SPIs as part of their safety management system (SMS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Number of service providers using globally harmonized metrics for their SPIs</li> </ul>
	5.2 By 2022, increase the number of service providers participating in the corresponding ICAO-recognized industry assessment programmes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Number of service providers participating in the corresponding ICAO-recognized industry assessment programmes</li> </ul>
Goal 6: Ensure the appropriate infrastructure is available to support safe operations	6.1 By 2022, all States to implement the air navigation and airport core infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> <li>Number of States having implemented the air navigation and airport core infrastructure elements</li> </ul>



## PANORAMA DE LA PLANIFICACIÓN NACC

Programa Sistémico  
de Asistencia NACC:  
prioridades y metas  
USOAP

Estrategia Regional  
de Implementación  
SSP/SMS

Programa Sistémico  
de Asistencia NACC:  
prioridades y metas  
USAP

Actualizar metas,  
cronogramas y  
programas de  
trabajo RPBANIP-  
ANS

Plan Global para la  
seguridad operacional  
de la aviación  
(GASP)

Plan Mundial de  
Navegación Aérea  
(GANP)

Plan Global para la  
seguridad de la  
aviación (GASeP)



## National Continuous Monitoring Coordinators (NCCMC) Group

### Objectives:

- ✈ In order to improve the States USOAP EI, a regional collaboration group has been initiated
- ✈ Based on the progress on the USOAP-CMA Protocol Questions (PQs) and CAPs, provide guidance on managing the On-Line Framework (OLF) and identifying solutions and ways to improve EI.



# 2019 y Nuevo Plan del Trienio (2020 – 2022)

## Completar la métrica del 90% de los Estados Miembros en las Regiones NAM/CAR por arriba del 80%

- Concentración en Barbados, los Estados ECCAA y Haití
- Actividades de sostenibilidad
- Asegurar un enfoque sistemático y desarrollo de un sistema
- Gestión con base en el riesgo y análisis

## Implementación del SSP

- Implementación SSP con base en enfoque regional y de niveles
- Conciencia SM
- Mejoras ATS SMS
- Colaboración AIG

## Desarrollo de la Navegación Aérea

- Metas y programas de trabajo ANS siguiendo las mejoras operacionales – RPBANIP/ANP Vol III
- Sistemas de aeronave no tripulada (UAS)/Sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPA)
- Cuestiones emergentes



## Actividades de Asistencia a los Estados NACC

### ACTIVIDADES DE ASISTENCIA CONJUNTA

- Mejoras de Seguridad Operacional de los socios de seguridad del Reino Unido
- EASA – Proyecto para Latinoamérica
- FAA- Equipo de Seguridad Operacional de Pista (RST)/SMS/ANS Instrucción de inspectores/ ADS-B y AIDC eventos
- COCESNA/ CASSOS- Proyecto de Asistencia a Haití
- RASG-PA: Implementación del Grupo Cooperativo de Seguridad Operacional (CST)
- CARICOM- OACI: Actividades de desarrollo del transporte aéreo
- ALTA- OACI: Proyecto de armonización del marco normativo



## Contacto de la OACI con entidades de financiamiento de ONG/gubernamentales/industria

- ✈ Financiamiento de estudios para necesidades de equipo/infraestructura
- ✈ Estudio de certificación de aeródromos (Fondo para la Seguridad Operacional (SAFE))
- ✈ Proyectos potenciales para mejorar la infraestructura y el desarrollo de iniciativas regionales con distintas organizaciones internacionales y partes interesadas de la industria





ICAO

ECONOMIC DEVELOPMENT

NO COUNTRY LEFT BEHIND



## Impacto económico y social de la aviación

### Cuando un pasajero/turista llega:

Toma un taxi  
Proporciona trabajo al conductor del taxi



Proporciona trabajo a la persona que pone gasolina al taxi



Proporciona empleos a hoteles y su personal



Proporciona trabajo para el agricultor que tal vez nunca viaje en avión pero sus frutas y vegetales son consumidos por los turistas, etc.



Estimula el comercio





**62.7 MILLONES**

de empleos apoyados por la aviación en el mundo

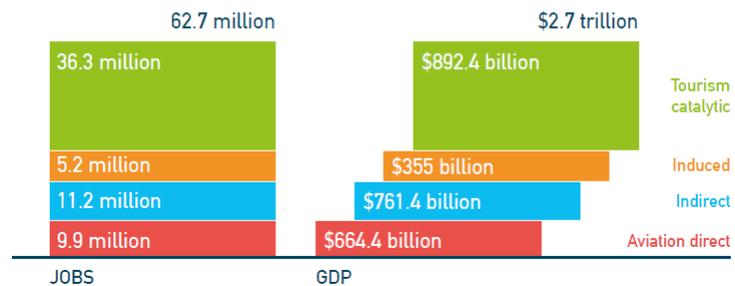
**\$2.7 BILLONES**

Impacto de la aviación a nivel mundial

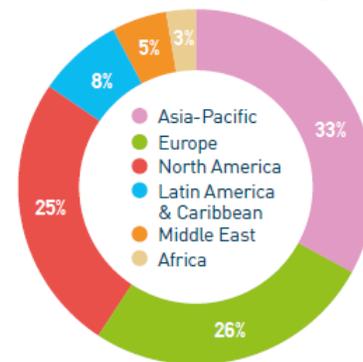
**3.5%**

del PBN mundial apoyado por la aviación

Beyond the industry  
Aviation's global employment and GDP impact, 2014<sup>2</sup>



División del tránsito regional



**1402**

aerolíneas comerciales

**3883**

aeropuertos



ICAO UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND

